

Урбани простор под опсадом

Становници већине светских градова суочени су с препрекама, буком, загађењем, ризиком од незгода и начелно неприхватљивим условима

„Политика“ ће свакој другој понедељка објављивати делове књиге „Градови за људе“, данској архитектуре Јана Гела, коју је на српском језику објавио ПАЛГО центар.

Намера нам је да читаоцима приближимо начин на који настају мести хумана по својој размери, одржива, здрава, сигурна и љубима животиња. Како у предговору књиге „Градови за људе“ каже британски архитекта Ричард Роџерс, свако би требало да има право на

лако доступне отворене просторе, баш као што има право на чисту воду.

– Свако би требало да може да види дрво са својог прозора, да седи на клупи поред игралишта за децу у близини своје дома или да ситине ишине до парка за мање од десет минута. Добро осмишљена насеља предиславају инспирацију за људе који у њима живе, док у лоше пројектованим градовима чула становника ошуйљују – наводи Роџерс.



Фотографије: Jan Gehl / Gehl Architects

Људска димензија – занемарена, запостављена, изостављена

Зједничка карактеристика готово свих градова – без обзира на њихов географски положај, економску одрживост и ниво развоја – јесте да су људи као масовни корисници градског простора све више занемарени. Становници већине светских градова су, по правилу, суочени с мањком простора, препрекама, буком, загађењем, ризиком од незгода и начелно неприхватљивим условима. Овакав развој догађаја није само смањило могућности за пешачење као вид транспорта већ је довео до тога да се друштвене и културне функције градског простора нају у опсадном стању. Традиционална функција градског простора као места сусрета и окупљања грађана умањена је, угрожена или потпуно заборављена.

Прошло је готово 60 година откако је, 1961. године, америчка новинарка и списатељица Џејн Џејкобс објавила своју утицајну књигу „Смрт и живот великих америчких градова“. Она је истакла како ће драматични пораст обима аутомобилског саобраћаја и идеологија модернизма која раздваја урбане функције и фаворизује изградњу слободностојећих индивидуалних објеката угасити градски простор и градски живот и за последицу имати беживотне и напуштене градове. Она је, такође, врло убедљиво описала квалитет живота и угодност боравка у живим градовима, онако како је она то видела из свог

дома у Гринич Вилицу у Њујорку. Џејн Џејкобс је прва гласно позвала на одлучну промену начина на који градим градове...

Питање живота и смрти

Током протеклих готово шест деценија многи истраживачи и теоретичари урбанистичког планирања својим су студијама и аргументима допринели расправи о животу и смрти градова. Стечена су и многа нова знања.

У пракси је остварен значајан напредак у области урбанистичког планирања, како у погледу начела планирања, тако и у погледу планирања саобраћаја. У многим урбаним подручјима широм света, нарочито у последњих неколико деценија, напорно се радило на стварању бољих услова за пешаке и живот у граду тако што се аутомобилски саобраћај нашао ниже на листи приоритета. С друге стране, током последњих деценија било је и неколико занимљивих одступања од модернистичких идеала, посебно кад је реч о новим градовима и новим стамбеним подручјима. Срећом, почело је да расте интересовање за изградњу динамичних, урбаних подручја мешовите намене уместо групација слободностојећих вишеспратница...

Наравно, напредак и побољшања се пре свега могу уочити у економски најразвијенијим

деловима света. Међутим, у многим случајевима и у развијенијим областима прихваћена је идеологија модернизма као полазна тачка за планирање нових урбаних подручја и изградњу изолованих вишеспратница у центру града. У овим врлим новим градовима ни тада се није водило много рачуна о људској димензији, као што се не води ни данас. У земљама у развоју проблем људске димензије далеко је сложенији и озбиљнији.

Неопходна нова димензија планирања

Већина становништва нема другог избора него да интензивно користи градски простор за многе свакодневне активности. Раније је градски простор без проблема задовољавао ове потребе, али када, примера ради, интензитет аутомобилског саобраћаја нагло расте, борба за коришћење градског простора постаје све већа. Услови за живот у граду и за пешаке из године у годину постајали су све гори.

На почетку новог миленијума, први пут у историји, већи део светске популације не живи у руралним већ у урбаним подручјима. Градови су брзо расли, а тренд убрзаног урбаног раста наставиће се и у годинама које долазе. Зато ће нови и постојећи градови морати из темеља да мењају претпоставке планирања и прио-



Јан Гел

Фото: З. Анастасијевић

Пола века уређује тргове, паркове, улице...

Јан Гел рођен је у Копенхагену 1936. Диплому архитектуре стекао је 1960. и дужи од пола века прати и анализира развој градова. Био је професор на Данској краљевској академији лепих уметности, оснивач је фирме „Гел архитектс“, водећег светског бироа који се бави уређењем градских јавних простора – тргова, паркова, пешачких стаза, улица. Аутор је бројних књига, а претпоследња „Градови за људе“ објављена је 2010. и преведена на 36 светских језика. Почасни је члан Краљевског института британских архитеката (РИБА), Америчког института за архитектуру, Канадског краљевског института за архитектуру и Института за архитектуру у Преторији.

ритете. У будућности ће главни циљ бити да се више пажње обрати на потребе људи који користе град... Да би се развили живи, безбедни, одрживи и здрави, градови морају да апелују на урбанисте и архитекте да у оквиру интегрисане градске политике подстичу пешачење. Исто тако је неопходно ојачати и друштвено функцију градског простора као места сусрета, што доприноси остварењу циљева као што су друштвена одрживост и отворено и демократско друштво.

На почетку 21. века можемо уочити обресе неколико нових глобалних изазова који указују на то да људској димензији треба придавати далеко већи значај. Остварење визије о живим, безбедним, одрживим и здравим градовима постало је општа тежња чија је реализација неопходна. Сва четири кључна циља – живот, безбедност, одрживост и здравље градова – могу се лакше остварити посвећивањем више пажње проблемима пешака, бициклиста и градског живота уопште...

Жив, безбедан, одржив и здрав град

Потенцијал града да буде безбедан расте кад се већи број људи креће у градском простору и борави у њему. Град који стимулише људе да иду пешке, по дефиницији, мора имати релативно кохерентну структуру која подразумева кратке пешачке деонице, атрактивне јавне просторе и разноврсност урбаних функција. Ове карактеристике утичу на повећање нивоа активности и осећаја сигурности у оквиру и око градских простора. Тако више погледа бива усмерено на улицу, па смо мотивисанији да пратимо догађаје у граду из околних кућа и зграда. Одржив град је начелно могућ ако се највећи део система транспорта у њему заснива на „зеленој мобилности“, која подразумева пешачење, вожњу бициклом или коришћење јавног превоза. Ови видови транспорта повољно утичу на економију и животну средину, смањују потрошњу природних ресурса, ограничавају емисије загађујућих материја и смањују ниво буке. Други важан аспект одрживости јесте то што се прихватљивост јавног превоза повећава ако се корисници осећају безбедно и комфортно док пешаче или возе бицикл од и до станица аутобуса, лаког метроа и воза. Добро осмишљен јавни простор и квалитетан систем јавног превоза једноставно иду руку под руку.

Град бива много здравији ако су пешачење или вожња бициклом природан део обрасца свакодневних активности. Сведоци смо драстичног погоршања јавног здравља јер велики део становништва у многим деловима света по цео дан седи и користи аутомобиле за превоз од врата до врата. Искрен апел на људе да пешачење и вожња бициклом постану природни и неизоставни део њихове свакодневне рутине несумњиво мора бити део јединствене здравствене политике...

Жив, безбедан, одржив и здрав град примарни је циљ плана за развој Њујорка („Plan NYC“) из 2007. године. Нова бициклистичка стаза и проширени тротоари на Бродвеју на Менхетну (изграђени 2008).

